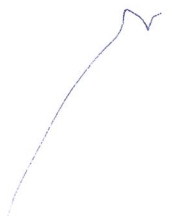


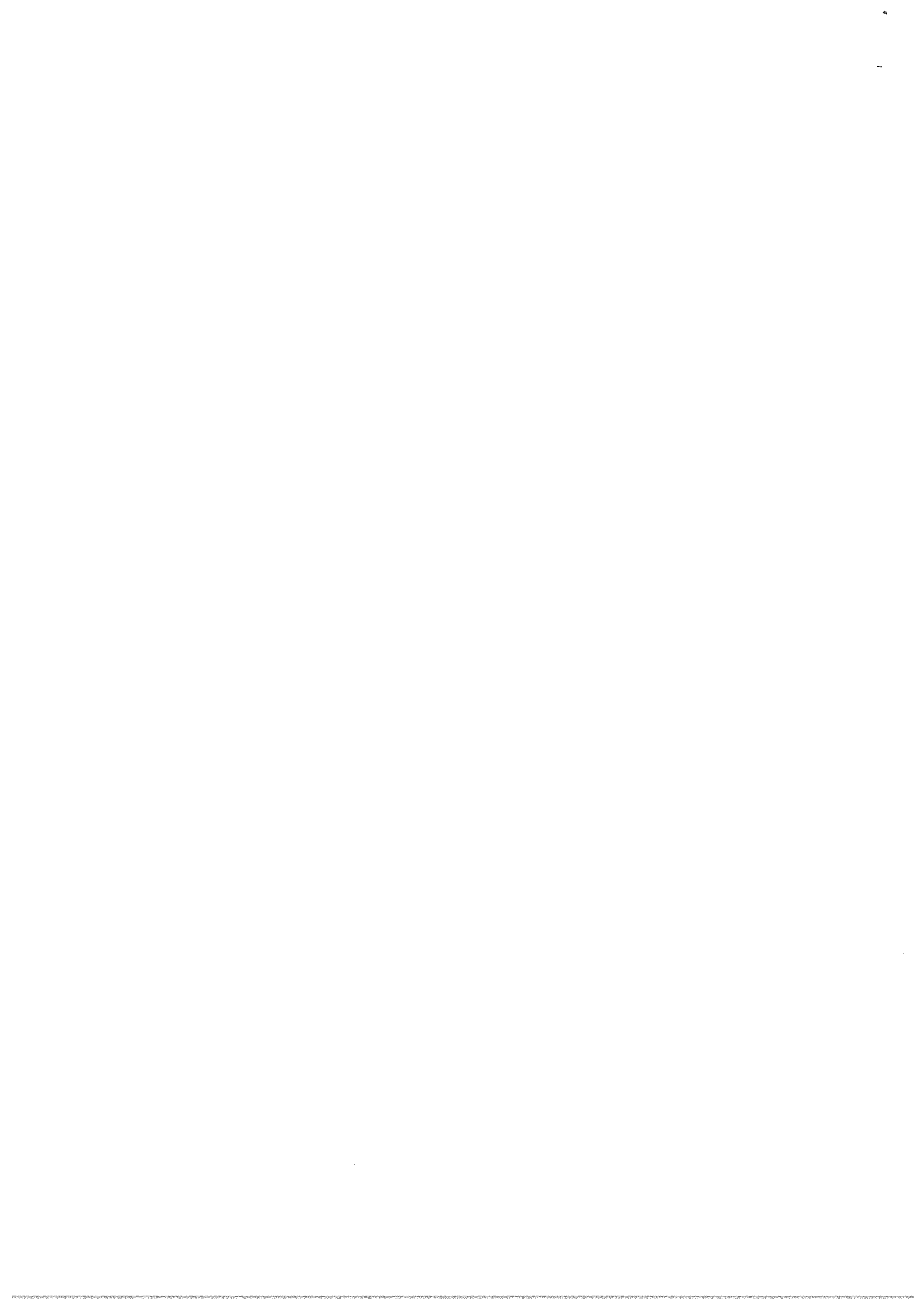


**АГЕНЦИЈА ЗА ЦИВИЛНО  
ВОЗДУХОПЛОВСТВО**

**УПАТСТВО ЗА СЛУЖБА ЗА УПРАВУВАЊЕ СО ПЛАТФОРМА**

AGA-GM-005







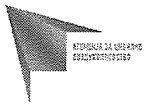
## СОДРЖИНА

ПРИЛОГ .....	4
КРАТЕНКИ .....	5
ДЕФИНИЦИИ.....	5
ОБЈАСНУВАЊЕ НА СИМБОЛИТЕ .....	6
ЛИСТА НА ИЗДАНИЈА И РЕВИЗИИ .....	6
СПИСОК НА ВАЖЕЧКИ СТРАНИЦИ .....	7
ВОВЕД СО ПРЕОДНИ И ЗАВРШНИ ОДРЕДБИ.....	8
ТАБЕЛА НА ОДОБРУВАЊЕ.....	9
СПИСОК НА ДИСТРИБУЦИЈА.....	9
РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ .....	9
• Опсег и намена.....	10
• Вовед.....	10
1. СЛУЖБА ЗА УПРАВУВАЊЕ СО ПЛАТФОРМА .....	10
• Главен дел.....	11
2. ОДГОВОРНОСТИ И ФУНКЦИИ НА СЛУЖБАТА ЗА УПРАВУВАЊЕ СО ПЛАТФОРМА.....	11
2.1. Распределба на паркинг позиција (Aircraft stand allocation).....	11
2.2. Време на пристигнување/заминување на воздухоплови (Aircraft arrival/departure times) ..	11
2.3. Дозвола за стартување (Start-up clearances) .....	11
2.4. Ширење на информации до операторите (Dissemination of information to operators) .....	11
2.5. Мерки за обезбедување (Security arrangements).....	12
2.6. Достапност на безбедносните служби (Availability of safety services).....	12
2.7. Дисциплина на платформа (Apron discipline) .....	12
3. БЕЗБЕДНОСТ НА ПЛАТФОРМА .....	12
3.1. Мерки за претпазливост од издувни млазови (Blast precautions).....	12
3.2. Опслужување со гориво (Aircraft refuelling) .....	12
3.3. Метење на платформа (Apron sweeping) .....	13
3.4. Чистење на платформа (Apron cleaning).....	13
4. СИСТЕМ ЗА НАСОЧУВАЊЕ НА ВОЗДУХОПЛОВИ ЗА ПАРКИРАЊЕ/ПРИСТАНУВАЊЕ (AIRCRAFT PARKING/DOCKING GUIDANCE SYSTEM) ...	13
4.1. Сигнализаторски услуги (Marshalling service).....	13
5. СПЕЦИЈАЛНИ ПРОЦЕДУРИ ВО УСЛОВИ НА НАМАЛЕНА ВИДЛИВОСТ (SPECIAL PROCEDURES FOR LOW VISIBILITY CONDITIONS).....	14
6. ОБУКА (TRAINING) .....	14



---

7.	КОНТРОЛА НА ВОЗИЛА НА МАНЕВАРСКИТЕ ПОВРШНИНИ (VEHICLE CONTROL ON MANOEUVRING AREA) .....	15
7.1.	Одговорност на контрола на летање (Air traffic control responsibility) .....	15
7.2.	Одговорност на аеродромот (Airport responsibility) .....	15
7.3.	Одговорноста на контролата на летање на платформа (On apron areas air traffic control responsibility) .....	15
7.4.	Одговорноста на аеродромот на платформа (Airport responsibility on apron areas).....	15
•	Заклучок.....	16



**УПАТСТВО ЗА СЛУЖБА ЗА УПРАВУВАЊЕ СО ПЛАТФОРМА**  
**Одделение за аеродромски услуги и инфраструктура**

---

**ПРИЛОГ**

<b>Број</b>	<b>Ознака</b>
Прилог 1	/
Прилог 2	/



УПАТСТВО ЗА СЛУЖБА ЗА УПРАВУВАЊЕ СО ПЛАТФОРМА  
Одделение за аеродромски услуги и инфраструктура

**КРАТЕНКИ**

Кратенка	Значење
<b>RWY</b>	Полетно–слетна патека (ПСП)
<b>FOD</b>	Остатоци од туѓ предмет или оштетување од странски предмети
<b>RVR</b>	Видливост по должината на ПСП
<b>ATM</b>	Управување со воздушниот сообраќај
<b>ICAO</b>	Меѓународната организација за цивилно воздухопловство
<b>ATC</b>	Контрола на летање
<b>АЦВ</b>	Агенција за Цивилно Воздухопловство
<b>ППЗ</b>	Противпожарна заштита

**ДЕФИНИЦИИ**

Термин	Дефиниција
<b>Воздухопловно пристаниште</b>	Аеродром или дел од аеродром оспособен и отворен првенствено за јавен воздушен превоз
<b>Платформа (Аргон)</b>	Определена површина на еден аеродром на земја, на која се прифаќа воздухоплов заради натоварување и растоварување на патници, пошта или стока, за полнење со гориво, паркирање или одржување;
<b>Служба за управување со платформа</b>	Ги регулира активностите и движењата на воздухопловите, возилата и персоналот на платформа.
<b>Корисник на воздухопловно пристаниште</b>	Физичко или правно лице одговорно за превоз на патници, пошта и/или стока по воздушен пат од, или до соодветното воздухопловно пристаниште,
<b>Земски услуги</b>	Услуги кои се дават на корисниците на воздухопловните пристаништа во воздухопловните пристаништа,



## ОБЈАСНУВАЊЕ НА СИМБОЛИТЕ

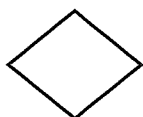
Подолу е наведено објаснување на симболите на дијаграмот на текот на процесот кои се користени во ова упатство.



Почеток/крај на процедурата



Активност



Контролна ставка, контролна активност



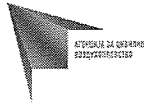
Документ, информација



Точка на спојување

## ЛИСТА НА ИЗДАНИЈА И РЕВИЗИИ

Рев.бр.	Датум	Внесена од	Опис на ревизијата
00	05.03.2026	Блажена Пејовска	Прво издание



**СПИСОК НА ВАЖЕЧКИ СТРАНИЦИ**

Страна	Издание	Рев.	Датум
2	01	00	05.03.2026
3	01	00	05.03.2026
4	01	00	05.03.2026
5	01	00	05.03.2026
6	01	00	05.03.2026
7	01	00	05.03.2026
8	01	00	05.03.2026
9	01	00	05.03.2026
10	01	00	05.03.2026

Страна	Издание	Рев.	Датум
13	01	00	05.03.2026
14	01	00	05.03.2026
15	01	00	05.03.2026
16	01	00	05.03.2026



**УПАТСТВО ЗА СЛУЖБА ЗА УПРАВУВАЊЕ СО ПЛАТФОРМА**  
**Одделение за аеродромски услуги и инфраструктура**

**ВОВЕД СО ПРЕОДНИ И ЗАВРШНИ ОДРЕДБИ**

Упатството е издадено од страна на:

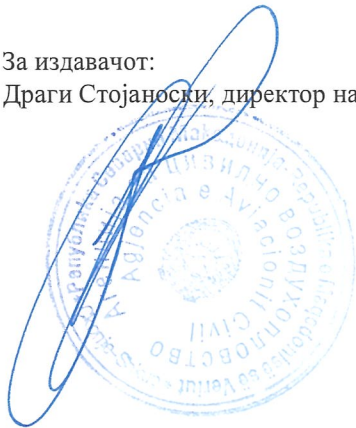
Агенција за цивилно воздухопловство  
Даме Груев 1, 1000 Скопје, Северна Македонија

Се забранува копирање или умножување на овој материјал без претходна писмена согласност на издавачот. Со денот на влегување во сила на ова упатство престанува да важи ASD-GM-005 Упатство за служба за управување со платформа (бр. 12-1195/1 од 27.09.2023 година).

Ова издание на ова упатство влегува во сила со денот на донесувањето. Секоја понатамошна ревизија на ова упатство влегува во сила со денот наведен во Табелата на одобрување.

За издавачот:

Драги Стојаноски, директор на АЦВ





УПАТСТВО ЗА СЛУЖБА ЗА УПРАВУВАЊЕ СО ПЛАТФОРМА  
Одделение за аеродромски услуги и инфраструктура

ТАБЕЛА НА ОДОБРУВАЊЕ

	Име и позиција	Датум	Потпис
Подготвил:	Раим Бајрами, Раководител на одделение за аеродромски услуги и инфраструктура	05.03.2026	
Контролирал:	Илир Мехмеди, Раководител на сектор за аеродроми и воздухопловна навигација	05.03.2026	
Извршил проверка на квалитетот:	Кире Колевски, Раководител на одделение SQS и мониторинг на усогласеност	05.03.2026	
Одобрил:	Драги Стојаноски, Директор		

СПИСОК НА ДИСТРИБУЦИЈА

Примерок бр.	КОРИСНИК	ВИД НА ФОРМА	БРОЈ НА ПРИМЕРОЦИ
1.	Архива	Оригинал-примерок во хартиена форма	1
2.	Раководител на SQS и мониторинг на усогласеност	Оригинал-примерок во хартиена форма	1
3.	Раководител на одделение за аеродромски услуги и инфраструктура	Оригинал-примерок во хартиена форма	1
4.	АЦВ Share	Дигитален примерок	1
5.	Веб страна на АЦВ	Дигитален примерок	1

РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ

	Код на документот	Назив на документот
1.	Службен весник на РСМ (во сила)	Закон за воздухопловство
2.	ICAO Annex 14	Aerodromes (Volumes I – Chapter 9)
3.	ICAO Document 9137	Airport Services Manual Part 5 Removal of Disabled Aircraft issued in the 4th Edition - 2009
4.	Doc 9137	Aerodrome Services Manual Part 8 Airport Operational Services, 1983
5.	SQS-MAN-001	Integrated Quality System Manual



- **Опсег и намена**

Службата за управување со платформа ги регулира активностите и движењата на воздухопловите, возилата и персоналот на платформа.

- **Вовед**

Постојат неколку начини на управување со платформа, кои се развиени во зависност од околностите на аеродромот. Потребата за воспоставување на служба за управување со платформа зависи од три главни оперативни фактори:

- а) Обемот на сообраќај;
- б) Комплексноста на дизајнот на платформата; и
- в) Условите за видливост под кои аеродромските власти планираат да ги одржуваат операциите.

## 1. СЛУЖБА ЗА УПРАВУВАЊЕ СО ПЛАТФОРМА

Службата за управување со платформа треба да воспостави правила поврзани со операциите на воздухопловите и возилата на платформа. Овие правила треба да бидат компатибилни со тие на маневарските површини.

Апнех 14, Chapter 9 препорачува да се обезбеди служба за управување со платформа, кога може да се оправдува со обемот на сообраќајот и оперативните услови.

Колку покомплексен дизајнот на платформата толку посеопфатна треба да биде службата за управување со платформа, посебно кога патеките за возење се вклучени во зоната на платформата.

Затоа аеродромските власти треба да го разгледуваат опсегот кој им е потребен за управување со активностите на нивните платформи за да обезбедат сигурни и ефикасни операции на воздухоплови и возилата во непосредна близина.

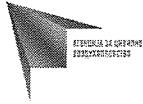
Кој може да управува со службата за управување со платформа?

Службата за управување со платформа може да се обезбеди од страна на единица на контрола на летање, од единица воспоставена од аеродромските власти, од оператор во случај на “компаниски терминал“, или координирана контрола помеѓу ATS и аеродромските власти или компаниски оператор.

Некои земји преферираат системот за оперирање на платформи да биде воспоставен од процедура за контрола на управување со сообраќајот во која една единица ги презема сите одговорности за воздухопловите и возилата во предодредената точка за предавање помеѓу платформата и маневарските површини.

Со договор со аеродромската контрола на летање, start-up и taxi clearance до точката за предавање ќе се дават за воздухоплов во заминување каде единицата на контролата за летање ја презема одговорноста.

Една форма за координирана служба за управување со платформа е кога преку радиокомуникацијата со воздухопловот се бара start-up или push-back, дозвола на платформа е доделена на единицата на контрола на летање.



Службата за управување со платформа треба да обезбеди чиста платформа од аеродромското одржување и е воспоставено расположливо дозволено растојание на воздухоплови во паркинг позициите. Исто така, треба да се обезбеди и служба за сигнализација на земја (marshalling) и служба за наведување (follow-me-vehicle).

- Главен дел

## 2. ОДГОВОРНОСТИ И ФУНКЦИИ НА СЛУЖБАТА ЗА УПРАВУВАЊЕ СО ПЛАТФОРМА

Независно од методот и начинот на управување со платформа, потребата за блиска координација помеѓу операторот на аеродромот, операторите на воздухоплови и контролата на летање останува најважна. Оперативната ефикасност и безбедност на системот од најголема мерка зависи од ова блиска соработка.

Следните чекори се важни и за контрола на летање и операторот на аеродромот:

### 2.1. Распределба на паркинг позиција (Aircraft stand allocation)

Целата одговорност за распределба на паркинг позиција треба да го задржува аеродромскиот оператор, иако поради оперативна олеснителност и ефикасност може да се воспостави систем на префериран корисник на паркинг позиција. Упатствата треба јасно да гласат која позиција може да се користи од кој воздухоплов или група на воздухоплови. Кога се смета пожелно е преферираниот ред на користење на позиција да биде пропишан. На персоналот за контрола на платформа треба да и се дадат јасни упатства за времето кое им е дозволено за задржување на позиција и чекорите што треба да се преземат за постигнување усогласување со правилата.

### 2.2. Време на пристигнување/заминување на воздухоплови (Aircraft arrival/departure times)

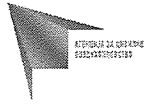
Предзнаење за времето на пристигнување и заминување, предвиденото и реалното се бара од контрола на летање, службата за управување со платформа, управување со терминалот и операторите. Системот треба да се воспостави за да обезбеди овие информации да поминуваат помеѓу сите заинтересирани страни што поефикасно и побрзо е можно.

### 2.3. Дозвола за стартување (Start-up clearances)

Нормално ова се дава од страна на единицата на контрола на летање. Кога службата за управување со платформа работи со сопствена радио комуникација на платформа процедурите треба да се воспостават помеѓу службата за управување со платформа и единицата на контрола на летање за да обезбедат ефикасна координација и давање на такви одобренија.

### 2.4. Ширење на информации до операторите (Dissemination of information to operators)

Системот треба да се воспостави за да обезбеди ефикасна дистрибуција на важни информации помеѓу службата за управување на платформа, контролата на летање и операторите. Овие информации вклучуваат известувања за работи во тек, план за чистење на снег, процедури за намалена видливост, нерасположлива опрема.



## 2.5. Мерки за обезбедување (Security arrangements)

Освен редовните мерки за обезбедување има и безбедносни услови кои се во интерес на сите учесници кои оперираат на платформа. Ова вклучуваа план за постапување во вонредни состојби предизвикани од дејствија на незаконско постапување против безбедноста на цивилното воздухопловство (Contingency plan) за евентуална физичка идентификација на багаж на паркинг позиција, закана од експлозивна направа, и закана од грабнување на воздухоплов.

## 2.6. Достапност на безбедносните служби (Availability of safety services)

Противпожарната заштита (ППЗ) за инцидент во површините за движење нормално се алармира од страна на контролата на летање. Како и да е, на аеродроми каде воздухопловите на платформа се контролират од служба за управување на платформа, комуникацискиот систем треба да биде воспоставен да ја алармира ППЗ кога ќе се случи инцидент на платформа.

## 2.7. Дисциплина на платформа (Apron discipline)

Службата за управување со платформа ќе биде одговорна за обезбедување на усогласеност на правилата поврзани со платформа со сите субјекти.

# 3. БЕЗБЕДНОСТ НА ПЛАТФОРМА

## 3.1. Мерки за претпазливост од издувни млазови (Blast precautions)

Сите корисници на платформата треба да бидат свесни за опасностите кои произлегуваат од издувите на воздухопловите и пропелерите. Каде што е потребно во планот на платформата, ќе бидат инкорпорирани и огради против издувните млазови каде што со нивната употреба ќе ја заштитат опремата. Сите возила и опрема на тркала треба да бидат оставени правилно закочени и, каде е соодветно, на дигалки за да се минимизира опасноста од движења кога е предмет на издувен млаз на воздухоплов или пропелер. Посебно внимание треба да се обрне на опремата на платформа која има големи рамни странични површини. Сметот или ѓубрето може да претставуваат опасност кога дејствуваат под млаз и затоа е потребно да се обезбеди дека платформата се држи чиста. Одговорноста за водење на патниците преку платформата останува на превозникот или неговиот агент. Како и да е, аеродромскиот персонал треба да биде свесен за опасноста на платформа од издувните млазови и треба да биде подготвен за давање на предупредувања каде што мисли дека е потребно.

## 3.2. Опслужување со гориво (Aircraft refuelling)

Операторите на воздухоплови и компаниите за опслужување со гориво се одговорни за спроведување на безбедносните процедури во текот на полнењето на воздухопловот. Целиот персонал кој работи на платформа треба, сепак, да биде свесен за главните безбедносни мерки за претпазливост и треба да се пријави секој очигледен прекршок до лицето одговорно за операциите за полнење, лице кој го надгледува полнењето. Важните точки што треба да се надзорираат се:

1. Забрането пушење или отворен оган во зоната за полнење;
2. APU (auxiliary power unit) и GPU (ground power unit) не треба да се стартуваат во текот на операцијата за полнење;
3. Да се осигура да нема препреки пред возилото за полнење со гориво (опрема и др) како би можело истото во случај на итност веднаш да го напушти местото;



4. Воздухопловот и снабдувачот треба да бидат правилно поврзани и правилно употребување на процедурите за приземјување;
5. Средствата за гаснење од соодветен тип треба да бидат лесно достапни и;
6. Истекување на гориво треба итно да се пријави кај лицето што го надгледува полнењето. Подетални упатства треба да се пропишуваат за справување со истекувањето на горивото. Кога е потребно, компаниите за полнење со гориво на воздухопловите треба да дават упатства во однос на прифатливо позиционирање на возилата блиску до воздухопловот за да обезбедат дека дозволените граници за таксирање не се прекршени. Упатства за преземање на мерки на претпазливост во текот на операциите на полнење се содржани во Airport service manual, Part 1- (RFF).

### 3.3. Метење на платформа (Apron sweeping)

Чистите површини се од особена важност поради спречување на оштетување од страни предмети (FOD) на моторите во текот на таксирањето на воздухопловот. Треба да се воведат редовна програма за механичко чистење на платформата и патеките за таксирање со тоа што во одреден временски период сите асфалтирани површини каде воздухопловите таксираат или се паркираат ќе бидат чисти. Освен тоа, чистењето треба да биде достапно "на барање" да се справува со тие површини каде останати материјали се акумулирани од последното чистење и која претставува опасност за воздухопловот. Малку е веројатно дека ќе има некаков услов за чистење на ПСП на редовна база ако аеродромот не е лоциран на подрачје каде има прашина и песок.

### 3.4. Чистење на платформа (Apron cleaning)

Паркинг позициите за воздухоплови треба во одредени интервали да бидат надвор од употреба и да се избришат со хемиски растворувач за да се отстрани масло, маст и остатоци од смет. Ова исто така се бара и пред фарбање на паркинг ознаките. Растворот може да се примени преку цистерна користејќи распрскувач и после паркинг позицијата се брише користејќи механичка ротирачка четка. Важно е паркинг позицијата која е избришана не треба да се користи од воздухоплови во текот на операцијата за бришење.

## 4. СИСТЕМ ЗА НАСОЧУВАЊЕ НА ВОЗДУХОПЛОВИ ЗА ПАРКИРАЊЕ/ПРИСТАНУВАЊЕ (AIRCRAFT PARKING/DOCKING GUIDANCE SYSTEM)

Обезбедувањето на системот за насочување на платформа зависи од прецизноста на паркирањето која се бара и типот на воздухопловот на платформа.

Упатствата за обележување на платформата се дадени во Aerodrom Design Manual, дел 4. Кога се бара попрецизно паркирање тогаш треба да се инсталира еден од системите за насочување согласно спецификациите од Annex 14. Дел 5. Деталите на овие системи се дадени во Aerodrome designe manual дел 4. глава 12. Службата за управување со платформа треба да ги надгледува овие системи и светлата поврзани со насочувањето за да осигура дека се инспектирани најмалку еднаш неделно за да одржат висок стандард на искористеност.

### 4.1. Сигнализаторски услуги (Marshalling service)

На аеродром треба да се обезбедат сигнализаторски услуги каде нема систем за насочување за паркирање или пристанување (docking) или е нефункционален или каде се бара насочувањето на



воздухопловите за паркирање за да се избегне опасност и да се направи најефикасна искористеност на расположливата паркинг површина. Каде се обезбедени сигнализаторски услуги, треба се пропишуваат сеопфатни инструкции за паркер сигналистите кои вклучуваат:

1. Апсолутната потреба за користење на само одобрени сигнали (копии од овие треба да бидат прикажани во погодни точки);
2. Потребата за осигурување дека пред употреба на одобрените сигнали, паркер сигналистот треба да утврди дека зоната во која воздухопловот ќе се насочува е чиста од објекти;
3. Околностите во кои се користи еден паркер сигналист и случаевите каде се потребни и wing walkers (лица за обезбедување на крилјата при земјено движење на воздухоплов);
4. Активности кои треба се преземат во случај на вонредна состојба или инцидент каде е вклучен воздухоплов и/или возило која настанува во текот на сигнализаторските услуги п.р судир, пожар, истекување на гориво;
5. потребата за носење на соодветни елечи цело време овие елечи можат да се различно обоени, портокалово рефлективен, жолт рефлективен; и
6. Активности кои треба да се преземат кога репозиционарањето на воздухопловот треба да се изврши со трактор и сигнализирањето е потребно за исклучување на моторите.

#### **5. СПЕЦИЈАЛНИ ПРОЦЕДУРИ ВО УСЛОВИ НА НАМАЛЕНА ВИДЛИВОСТ (SPECIAL PROCEDURES FOR LOW VISIBILITY CONDITIONS)**

Специјалните процедури поврзани со условите на намалена видливост се пропишани во глава 5. Doc 9467.

#### **6. ОБУКА (TRAINING)**

Надлежностите на службата за управување со платформа бараат персоналот да биде соодветно обучен и овластен за извршување на нивните задачи. Ова посебно се однесува на тие кои се одговорни за работата на единицата за управување со платформа или кулата, паркер сигналистот и операторите на возилата за наведување (Follow-me)

Персоналот кој работи во единицата или кулата за управување со платформа се одговорни за управување и, во некои аеродроми, контролирање на движењата на воздухопловите во нивната зона на одговорност.

Предметите адресирани во програмата за обука ќе бидат:

1. ATS единица/управување со платформа координација;
2. Процедурите за иницирање на моторите;
3. Процедурите за push-back;
4. Процедурите за чекање на gate;
5. Дозвола за таксирање;

За паркер-сигналистите треба обука која обезбедува дека тие се соодветно квалификувани за насочување на движењето на воздухопловите. Нивната обука треба да се фокусира на:

1. Сигнализирање;
2. Карактеристики на воздухоплови, двете физички и оперативни, кои се врзани со маневрирањето на воздухопловот во границите на платформата; и
3. Личната безбедност околу воздухопловот посебно моторите.



На аеродромите каде се користат возила за наведување (follow-me), локалните правила треба да обезбедат дека возачите се соодветно квалифицирани со RTF (радиотелефонија) процедурите, ги знаат визуелните знакови и имаат доволно знаење за брзината на таксирање и точноста на растојанието воздухоплов/возило. Темелно запознавање на аеродромскиот план со способност за изнаоѓање начин во намалена видливост е важно.

## **7. КОНТРОЛА НА ВОЗИЛА НА МАНЕВАРСКИТЕ ПОВРШНИНИ (VEHICLE CONTROL ON MANOEUVRING AREA)**

Контролата на летање нормално нема одговорност на контрола на возила на платформа.

### **7.1. Одговорност на контрола на летање (Air traffic control responsibility)**

Контрола на летање е одговорна за контрола на движењата на возилата во маневарските површини. За да се одржи ваква контрола, возилата кои оперираат на маневарските површини треба да се опремени со радиотелефонија на соодветен канал, или придружувани од блиску со возило опремено со радиотелефонија.

### **7.2. Одговорност на аеродромот (Airport responsibility)**

Аеродромскиот оператор е одговорен да обезбеди дека сите можни чекори се преземени за соработување со контролата на летање во вршењето на одговорностите за контрола на возилата во маневарските површини. Особено, внимание треба да се обрне:

1. Систем за пропуштање на возила е воспоставен и само овластени возила се дозволени во маневарските површини;
2. Радиотелефонска опрема е обезбедена на возилата и е одржувана во целосна функционална состојба;
3. Возачите се целосно запознаени со: соодветните процедури за радиотелефонија, со термините и поимите користени во контролата на летање, вклучувајќи ја ICAO азбуката за спелување;
  - значењето на визуелните знакови на аеродромот, со посебен акцент на тие кои се за спречување на прекршоци од невнимание на активни полетно-слетни патеки;
  - географијата на аеродромот; патните правила“ поврзани за возилата и воздухопловите; и,
  - возилата се опремени со соодветни светла и обележување за препреки согласно Анекс 14 глава 6. Аеродромскиот оператор е одговорен за снабдување, опремување, и одржување на знаците, светлата и обележувањата за контрола на сообраќајот во маневарските површини.

### **7.3. Одговорноста на контролата на летање на платформа (On apron areas air traffic control responsibility)**

Контролата на летање нормално нема одговорност на контрола на возила на платформа.

### **7.4. Одговорноста на аеродромот на платформа (Airport responsibility on apron areas)**

Аеродромскиот оператор е одговорен за регулирање на движењето на возилата во сообраќај на платформа со цел да го намали ризикот на судир воздухоплов/возило и возило/возило и да ја промовира безбедноста на пешаците и да постигне поефикасен сообраќаен проток.



Контролата може да се изврши со регулирање на возилата кои треба да влезат на платформа и упатствата на возачите.

На сите возила кои се користат на платформа треба да пишува контролирана зона или дозвола за платформа и лицето одговорно за одреденото возило треба да обезбеди дека сите возачи се соодветно информирани.

Лицето одговорно за возилото треба да му обрне внимание на возачот за следните точки:

1. Ограничување на брзината;
2. Дозволени рути;
3. Планот на аеродромот е прикажуван во кабината на сите возила укажувајќи на границите на маневарските површини и точките кои поминуват на ПСС.
4. Правилата поврзани за предноста на воздухопловите и возилата;
5. Одобрени површини за паркирање

- **Заклучок**

Преку јасно дефинирани правила, распределба на паркинг позиции, координација на движењата, безбедносни мерки и соодветна обука на персоналот, се минимизира ризикот од инциденти и се обезбедува непречен сообраќаен проток. Со правилна организација и контрола, платформата станува безбедна и функционална средина за воздухопловите, возилата и персоналот.